MIESIĘCZNY PRZEGLĄD
KOMUNIKACJI LOTNICZEJ.

Dzień 22 lipca b.r. okrył ciężką żałobą nasze Towarzystwo. Samolot SP-BNG, Lockheed 14, rozbił się o 40 kilometrów na wschód od miejscowości Campuleung w Rumunii. W wypadku zginęło 14 osób, wśród których 4 osoby naszego personelu latającego:

ś.p. Władysław Kotarba, pilot - pracował w lotnictwie od 1919 r., a w naszym Towarzystwie od maja 1929,
ś.p. Olimpiusz Nartowski, pilot - pracował w lotnictwie od 1918 r., a w naszym Towarzystwie od 1929 r.,
ś.p. Zygmunt Zarzycki, radiooperator - pracował w naszym Towarzystwie od lipca 1934 r.,
ś.p. Franciszek Panek, mechanik pokładowy - pracował w naszym Towarzystwie od 1929 r.

Komisja polsko-rumuńska, powołana do zbadania wypadku samolotu SP-BNG, stwierdziła co następuje:

Start z Czerniowiec odbył się zgodnie z rozkładem lotów, przy czym ze strony technicznej i meteorologicznej istniały wszystkie warunki, uprawniające samolot do odbycia lotu.

Po odbyciu normalnego startu samolot odleciał w kierunku Bukaresztu, nadając w kilka minut po starcie normalną depeszę radiową do radiostacji w Czerniowcach. Dalsza korespondencja, otrzymana z samolotu, nie wskazywała na żadne okoliczności, które mogłyby świadczyć o tym, że lot odbywał się pod jakimkolwiek względem nienormalnie. Lot odbywał się początkowo pod chmurami, a potem w chmurach.

Przebieg lotu został odtworzony ze znalezionej w samolocie barogramki, z której wynika, że samolot po starcie nabierał prawidłowej wysokości, wznosząc się z szybkością około 3 mtr. na sekundę do wysokości 3.800 mtr. Z tej wysokości samolot obniżył się o około 500 mtr. z szybkością 7 mtr.na sekundę, po czym zaczął opadać korkociągiem, który trwał aż do upadku samolotu na ziemię.

Powód obniżenia lotu i następnie wejścia samolotu w korkociąg, na podstawie dotychczasowych badań, nie dał się do obecnej chwili jednoznacznie ustalić. Komisja nie stwierdziła jednak, po bardzo szczegółowych badaniach na miejscu wypadku, żadnych uszkodzeń w samolocie, które mogłyby być uważane za przyczynę wypadku.

Dalsze badania trwają. Powyższy komunikat jest pierwszym oficjalnym komunikatem Komisji. Dalsze komunikaty zostaną wydane w miarę postępu badań.

Atlantyk Północny.

- Anglia: Program Brytyjski na rok 1938:od 15.lipca do 20. października 15 lotów w każdym kierunku.
  C z t e r y pierwsze loty Mayo Composite do Ameryki drogą północną, powrót drogą południową przez Azory, Lizbonę /pierwszy lot został dokonany w dniach 20/21 b.m. Foynes-Montreal 4.370 km.- 20 godz.10 min./.
  D w a loty samolotem De Havilland "Albatross" trasą Hatfield-Collinstown-New York-Montreal.
  C z t e r y loty wodnopłatowca Short /powiększony typ klasy "C"/. Trasa w obu kierunkach Irlandia-Nowa Funlandia.
  T r z y loty drugiego egzemplarza "Albatross", w końcu dwa loty Mayo-Composite.

- Niemcy przewidują 28 lotów w obu kierunkach.

- U.S.A. Pan American Airways przewiduje w bieżącym roku 50 lotów przez Atlantyk Północny w obu kierunkach.

- Francja. 7 lotów przez Azory.

I.A.T.A. /International Air Trafic Association/.

XXXVIII sesja miała miejsce w Budapeszcie od 30 czerwca do 2 lipca. Sesja ta stanie się punktem zwrotnym w dziejach Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych dzięki przystąpieniu do niego Narodowego Towarzystwa Stanów Zjednoczonych: Pan American Airways System.

Lotnictwo komunikacyjne na ziemi można było dotychczas podzielić - arbitralnie zresztą - na trzy bloki:

I - Sieć utrzymywana przez Stany Zjednoczone i sieć towarzystw z nimi związanych,
II - Sieć towarzystw IATA'owskich i towarzystw związanych,
III - Sieć azjatycka /wyłączając drogę południową przez Indie/ ZSRR, Chiny i Japonia.

Otóż przystąpienie PAA do IATA'y łamie ten rozdział i łączy ze sobą dwa najpotężniejsze bloki, a biorąc pod uwagę separację ZSRR, czyni IATA'ę organizacją światową, niedługo zaś uniwersalną, gdyż wiadomo nam jest, iż do IATA'y przystąpi również Narodowe Towarzystwo Japońskie, robiąc w ten sposób zdecydowany wyłom w trzecim bloku.

Na tej samej sesji zostało przyjęte również w poczet członków IATA'y Narodowe Towarzystwo Rumuńskie LARES, oblatujące od roku linię Bukareszt-Czerniowce-Lwów-Warszawa.

Wybrano specjalny komitet, który ma ujednostajnić dokumenty przewozowe IATA'y i Pan American Airways.

Język niemiecki został przyjęty jako trzeci język oficjalny IATA'y.

Linie pocztowo-pasażerskie czy też linie pocztowe i pasażerskie.

W L'Air została znów poruszona znana kwestia i bolączka lotnictwa komunikacyjnego: Pasażerowie a poczta. Poczta wymaga specjalnych godzin przewozów, szybkości, regularności i

lotów codziennych. Załoga samolotów pocztowych może ryzykować przeloty w takich warunkach, w jakich przewóz pasażerów jest niemożliwy, ponadto tempo lotów pocztowych może być zbyt męczące dla pasażerów. Wszystko to są przyczyny, z powodu których należałoby utrzymywać oddzielnie linie pocztowe i pasażerskie. Ponieważ jednak taki podział byłby bardzo kosztowny, obecnie przynajmniej należy jeszcze tak kombinować rozkłady, by nie poświęcać jednego ładunku dla drugiego. W razie jednak całkowitej niezgodności interesów pasażerów i poczty należy już dziś linie rozdzielać. Kwestia ta otrzymała już swe życiowe rozwiązanie w Ameryce, na drodze kompromisu została rozwiązana już również na liniach dalekobieżnych, lecz najtrudniejszym terenem w tym wypadku, jak zresztą i w innych, jest Europa, gdyż odległości są krótkie a ilości ładunku duże. Dotychczas kwestię tę rozwiązała radykalnie dopiero Francja, stwarzając oddzielne towarzystwo pocztowe "Air Bleu". Inne państwa radzą sobie za pomocą tych czy innych kompromisów, jak również dzięki wydatnemu uzupełnieniu zwykłej sieci linij pasażersko-pocztowo-frachtowych przez linie frachtowo-pocztowe, tak jak to podaliśmy już w Nr.2 niniejszego przeglądu.

Wielka Brytania.

- Została utworzona nowa instytucja "Licensing Authority", mająca na celu kontrolę koncesyj i umów, dotyczących lotnictwa cywilnego.
  Skład: prezydent A.M.Trustram Eve,
  sir Frederic Sykes, były szef sztabu lotnictwa, a później Generalny Kontroler Lotnictwa Cywilnego,
  F.R.Davenport, członek biura Federacji Przemysłu Brytyjskiego i Trybunału Apelacyjnego Transportów.
- Od czasu podania się do dymisji Generalnego Dyrektora IAL Majora Woods-Humtery, coraz więcej zaczyna się mówić o tym, iż był on tylko ofiarą błędnej polityki Ministerstwa Lotnictwa i że Komisja lorda Cadmana byłaby mogła zupełnie inaczej pokierować całą sprawą /vide Nr.1 Przeglądu/, gdyby niektórzy urzędnicy Ministerstwa Lotnictwa mieli swobodę wypowiedzenia się w tej kwestii.

- 4 lipca sir John Keith objął funkcje Prezydenta i Generalnego Dyrektora I.A.L.

- Dyrektorem Handlowym British Airways został mianowany p.Robert Maxwell, ostatnio szef eksploatacji Egipskiego Towarzystwa Misr.

- Brytyjskie Ministerstwo Powietrza wydało "Report on the Progress of Civil Aviation 1937". Raport ten jest uzupełniony obszernym sprawozdaniem, które się ukazało w "Civil Aviation Statistical Technical Rewiew". Według tego raportu lotnictwo komunikacyjne brytyjskie stoi na pierwszym miejscu na świecie pod względem oblatywanej sieci:

rok 1937.	Wielka Brytania	128.720	km.
	U.S.A.	97.505	"
	Francja	62.349	"
	Niemcy	51.329	"

Italia	31.295	km.
Holandia	30.571	"
.		
.		
.		
Polska	5.734	"

Eksploatacja kompanii Imperial Airways i kompanii stowarzyszonych łącznie z linią Nowy York - Bermudy da się wyrazić w następujących cyfrach /dla porównania cyfry eksploatacji "LOTU"/:

	km.przelecianych	pasaż./km.
IAL 1936 r.	15.420.656	66.200.696
1937 r.	17.301.577	79.975.345
LOT 1937 r.	2.188.594 /co stanowi 12,8% kilometrów przelecianych przez IAL/.	10.653.658

Subwencja przyznana IAL'owi na następny okres eksploatacyjny wynosi Ł. 3.000.000.-, subwencja LOTU wynosi zł.5.797.129.26 /co stanowi 7,7% subwencji IAL'u/.

- Z okazji pierwszego normalnego przewozu całej imperialnej poczty z Anglii do Australii, Minister Obrony Australii M.Thorby sprecyzował warunki przewozu: poczta przychodząca z Anglii do Port Darwin wodnopłatowcami jest dostarczana samolotami do wszystkich ważniejszych ośrodków Australii w przeciągu 48 godzin. Dziś już liczy się iż około 90% poczty z Australii do Anglii będzie przewiezionych drogą lotniczą i że dopłata 3 d. za ½ oz. przyniesie od 70.000 do 80.000 Ł. /podczas gdy poczta z Anglii do Australii pójdzie cała drogą lotniczą, w myśl planu obsługi imperium brytyjskiego/. Subwencja pocztowa Quantos Empire Airways będzie się składać z sumy ryczałtowej Ł.50.000, powiększonej o opłatę za przewóz 16.s. od funta przewiezionej poczty, której minimum zostało określone na Ł.40.000, a maximum na Ł.65.000, ponadto w razie przewiezienia większej ilości poczty niż 40.000 lb. rocznie będzie stosowana dodatkowa stawka 10 s. Suma z tego ostatniego tytułu nie może przekroczyć Ł.62.500 rocznie. Umowa ta została zawarta na lat 15, poczynając od 8 sierpnia 1938 r., dając w ten sposób Towarzystwu Quantos Empire Airways możność stworzenia racjonalnego planu rozwoju.

- Prasa angielska donosi z pewnym zdenerwowaniem o następujących faktach: gdy do Port Darwin /Australia/ przybył pierwszy samolot KLM, wszystkie formalności zostały załatwione w 35 minut, a pasażerowie zostali zaproszeni do pobliskiej restauracji na oficjalne przyjęcie. Pierwszy wodnopłatowiec angielski musiał, wprost przeciwnie, czekać dwie godziny na załatwienie formalności, w czasie których pasażerom nie pozwolono wyjść na ląd, pomimo sporej fali. Ponadto jeden z pływaków został uszkodzony wskutek zderzenia się z łodzią-cysterną. Australijski minister Obrony Thorby wdrożył śledztwo w tej sprawie.

- Jednym z rezultatów odprężenia włosko-brytyjskiego było otwarcie portu na jeziorze Bracciano /około 30 km. na północny-zachód od Rzymu/ dla angielskich wodnopłatowców. Został tam zbudowany dla IAL-u specjalny dworzec.

U.S.A.

- 24 czerwca prezydent Roosevelt podpisał ustawę Lea-Mc Carren powołującą komisję, złożoną z 6-ciu członków, mającą za zadanie opiekę i kontrolę lotnictwa cywilnego, pod nazwą: Civil Aeronautics Authority /CAA/. Członkami tej komisji zostali:
  Edward S.Noble, Prezydent /przemysłowiec/,
  Umton M.Hester, administrator,
  Charlee Branch
  G.Grand Masson
  Robert Hinckley
  Oswald Ryan.
  Ciekawym jest, iż oprócz p.Charlee Branch i Grand Masson, pozostali członkowie tego decydującego organu władz amerykańskich nie odegrali dotychczas żadnej roli w lotnictwie komunikacyjnym.

- Pan American Airways instaluje wielką bazę na ostatnio zaanektowanej wyspie Canton na Pacyfiku. Czyni to niewątpliwie w celu ponownego uruchomienia linii San Francisco-Honolulu-Nowa Zelandia.

Francja.

- Na wiosnę b.r. Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego Francuskiego powołała specjalną komisję celem zbadania obecnego stanu francuskiego lotnictwa cywilnego i przestudiowania możliwości jego rozwoju i reorganizacji. Przewodniczącym tej komisji jest p.Louis Hirschauer, Inspektor Generalny Aeronautyki, członkami są: pp.Fournier z lotnictwa wojskowego, Antoineau-przedstawiciel kół finansowych, Girardot-komendant lotniska w Le Bourget. Obecnie dowiadujemy się, iż komisja ta przeprowadzała swe badania w związku z konieczności uchwalenia nowej subwencji dla Air France /dotychczasowa subwencja, uchwalona na 5 lat, kończy się w roku bieżącym/. Rozważano podobno również reorganizację francuskiego lotnictwa komunikacyjnego w sensie jego unifikacji, a raczej podziału ról, a mianowicie: Air France zatrzymałoby nadal sieć Europejską, linię południowo-atlantycką i objęłoby linię przez Atlantyk Północny. Drugie zaś towarzystwo, do którego weszłyby: Air Afrique, Aeromaritime, Régie Malgache, objęłoby komunikacje imperialne łącznie z obecną linią Air France na daleki Wschód. Ponadto towarzystwo Air Bleu, zajmujące się wyłącznie przewozem poczty na terytorium Francji, powiększyłoby znacznie swą sieć.

- Zamówienie Ministerstwa Powietrza na dwa wodnopłatowce 60-tonnowe zostało przyjęte przez konstruktorów w dn.5.lipca. Są to:1 Latecoere 631 i 1 S.E.200, oba przeznaczone dla linii Atlantyckiej.

Italia.

- Zostało utworzone trzecie towarzystwo lotnicze /obok Ala Littoria i Avio Linee Italiane/, pod nazwą "Societa Aviotransporti", którego zadaniem będą przede wszystkim przewozy towarowe w Afryce wschodniej włoskiej. Towarzystwo to zostało utworzone dzięki inicjatywie grupy przemysłowej S.A. Piaggio et Co. w Genui. Dyrektorem został dr.Enrico Piaggio.

Eksploatacja zostanie rozpoczęta sześcioma Caproni 138 o trzech motorach Piaggio P.VII. po 460 KM.

- Genua stanie się wkrótce poważną bazą dla lotnictwa komunikacyjnego z wyraźnym celem stworzenia konkurencji dla Marsylii, której port w Marignane jest obecnie największym w basenie Sródziemnomorskim, a najważniejszym w zachodniej jego części. Kosztem 110.000.000 lirów ma być poszerzona baza dla wodnopłatowców i zbudowane lotnisko dla samolotów lądowych. Zamiary te zaniepokoiły L'Air, który domaga się interwencji władz w celu obniżenia drogich stawek za starty i lądowania w Marsylii, jak również stworzenia innych udogodnień, któreby nie pozwoliły towarzystwom lotniczym opuścić Marsylii dla Genuy.

- W Italii bawiły niedawno misje lotnicze Boliwii, San Salwadoru i Paragwaju.

Niemcy.

- Deutsche Lufthansa, która w r.1935 wykonała osiem, a w r.1937 szesnaście lotów próbnych przez Atlantyk, otrzymała pozwolenie od Portugalii i USA na wykonanie w roku bieżącym 28 lotów na trasie Lizbona-Horta-New York /a nie jak podaliśmy 14 lotów/. Sprzęt: czteromotorowy hydroplan Blohm und Voss Ha 139-B, silniki na ciężkie paliwo Jumo 205.

- Niemcy zawarły z Czechosłowacją konwencję, przewidującą przeprowadzenie ponad terytorium obu państw po cztery linie bez lądowania.

  Linie niemieckie: Berlin-Wiedeń
  Wrocław-Monachium
  Berlin-Belgrad-Ateny-Bagdad
  Berlin-Budapeszt-Bukareszt

  Linie czeskie: Praga-Amsterdam
  Praga-Bruksela
  Praga-Zürich
  Praga-Strasburg-Paryż.

Holandia.

- Holenderskie towarzystwo w Indiach KNILM obchodziło w bieżącym miesiącu dziesięciolecie swej egzystencji. Oprócz linij wewnętrznych, obsługuje ono linie Batavia-Sydney i Batavia-Manilla /Filipiny/. Kapitał Hfl.10.000.000. Subwencja /oprócz pocztowej/ Hfl.240.000.-. Sprzęt: 3 Douglasy D.C.2, 5 Lockheedów 14. 2 DH Dragon Rapid, 6 Fokkerów 3-motorowych.

- Dyrekcja KLM, po ostatnich zmianach przedstawia się następująco:

  p.Plesman -Dyrektor Generalny,
  p.Guilonard - Dyrektor Techniczny,
  p.H.Martin - Dyrektor Eksploatacji.

- KLM od czasu gdy lata trzy razy tygodniowo do Indii, odczuwa wielki brak pilotów komunikacyjnych i było zmuszone do zaangażowania obywateli amerykańskich, niemieckich, duńskich i szwedzkich. Zaangażowanie obywateli obcych może przyczynić temu towarzystwu sporo kłopotów ze względu na dość często spotykane w koncesjach zastrzeżenia, iż personel latający dane-

go Towarzystwa może być obywatelstwa albo kraju macierzystego towarzystwa albo też kraju, który wydaje daną koncesję. Jeszcze raz okazało się, iż w lotnictwie komunikacyjnym należy być bardzo dalekowzrocznym, gdyż nie można improwizować, a na przeszkolenie personelu trzeba nieraz całych lat.

- Sprostowanie: do numeru poprzedniego wkradła się pomyłka: linia Amsterdam-Sydney nazywa się nie "Latający Holender" /nazwa samolotu/, lecz "Intercontinental Airways".

Rumunia.

- Dyrektor Lotnictwa Cywilnego Rumuńskiego Scarlat Radulescu udał się do Moskwy, prawdopodobnie w celu zawarcia konwencji, dotyczącej komunikacji lotniczej.

- P.Jan Bastaki, były członek dyrekcji towarzystwa lotniczego francusko-rumuńskiego CIDNA, ustąpił z Dyrekcji Rumuńskiej Fabryki Samolotów i Motorów Lotniczych "Industria Aeronautica Romana" /IAR/. Na jego miejsce mianowany został generał Berioniade.

- Prezesem Rady Nadzorczej "Laresu" został wybrany były minister p.Grigon Gafenco. Założyciel i dotychczasowy prezes, mjr.Popovici, został mianowany dyrektorem generalnym.

Stockholm-Moskwa.

Szwedzkie Towarzystwo A.B.Aerotransport wznowiło w dn.18.b.m. w poolu z Sowieckim Aeroflotem, eksploatację linii Stockholm-Ryga-Wielkie Łuki-Moskwa. Linia ta ma w Stockholmie połączenie do Londynu, tak iż z Moskwy do Londynu pasażer dolatuje tego samego dnia. W kierunku przeciwnym - nocleg w Stockholmie.

Turcja.

Rząd turecki ustalił plan rozwoju lotnictwa komunikacyjnego na najbliższe cztery lata. Sieć wewnętrzna, która dotychczas obejmowała w regularnej komunikacji jedynie linię Istambul-Ankara, zostanie stopniowo rozbudowana. Specjalny nacisk zostanie położony na rozbudowanie przyziemia. Niestety nie posiadamy żadnych informacyj ani co do ewentualnych tureckich linij międzynarodowych /w roku ubiegłym projektowano linię Istambul-Sofia/, ani też co do możliwości, jakie winny się otworzyć w Turcji dla towarzystw lotniczych innych państw. W każdym razie należy stwierdzić, że "Turecka Liga Lotnicza Turk Kusu" rozwija ożywioną działalność dla propagowania lotnictwa.

kż.

Największymi jednostkami powietrznymi, zbudowanymi w U.S.A. dla lotnictwa komunikacyjnego są dziś Douglas D.C.4 i Boeing 314. Jednostki te mają różne przeznaczenia: D.C.4 przeznaczony jest na linie wewnętrzne, Boeing zaś na dalekobieżne linie morskie. Wydało się nam ciekawym podać ich dane ogólne:

Boeing 314 już lata.

Jest to największy dotychczas hydroplan w Ameryce. Konstrukcja trwała blisko dwa lata. Pierwszy samolot o dwóch kompletnych pokładach, 4 silniki Wright Cyclone 1500 KM. Smigła Hamilton Standard. Szybkość maksymalna ok.320 km./godz. Pojemność: 8 ludzi załogi i 72 pasażerów w dzień, zaś 40 w nocy. Komendantem załogi jest kapitan, który sam nie pilotuje, lecz dozoruje pracy innych członków załogi. Wnętrze zawiera 18 oddzielnych kabin w kadłubie i 4 pomieszczenia maszynowe w skrzydłach, w których mechanik może pracować swobodnie wyprostowany. Każdy motor może być w locie wyłączony, celem dokonania drobnych napraw. Pomieszczenia dla pasażerów są podzielone na dziesięcio i czteroosobowe kabiny. Ponatem jest jadalnia, kuchnia, ubieralnie i t.d. Pomieszczenia na bagaż i pocztę urządzone są w środkowej części skrzydeł.

Douglas D.C.4.

Jest to największy samolot trasnportowy Ameryki, Zamówiony został przez "Big-Five" cywilnego lotnictwa amerykańskiego, t.j. PAA, United, TWA, American i Eastern. Konstrukcja trwała dwa lata, dwa miesiące i dwa tygodnie. Pojemność: 5 ludzi załogi, 42 pasażerów w dzień i 30 w nocy. Szybkość podróżna 315 km./godz. 4 czternasto-cylindrowe silniki Pratt & Whitney, o mocy 1400 KM. Smigła Hamilton Standard, średnicy 14 stóp. Dwa silniki pomocnicze służą do poruszania różnych instalacyj kontrolnych i hydraulicznych oraz dostarczają energii elektrycznej do oświetlenia samolotu, ogrzewania kuchni i do różnych maszynek, przeznaczonych dla wygody pasażerów. Wnętrze samolotu jest ogrzewane parą lub chłodzone, zależnie od temperatury, jaka panuje na zewnątrz. Oprócz głównej kabiny i ka-

biny pilota, w samolocie znajduje się jadalnia, kuchnia, dwie ubieralnie, toalety i cztery pomieszczenia bagażowe. Następne modele D.C.4 mają być zaopatrzone w instalacje do utrzymywania stałego ciśnienia w kabinie w lotach stratosferycznych.

kż.